

БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ ШТУРМОВИКА ИЛ-2 В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

А. А. Гурецкий

Белорусская государственная академия авиации

г. Минск, Беларусь

Боевой опыт начала Второй мировой войны и в особенности война с Финляндией показал, что конструкторское бюро во главе с С. В. Ильюшиным работало в правильном направлении. Штурмовик Ил-2 должен был стать надежным помощником пехоты в борьбе с танками противника, поскольку истребительная авиация вынуждена довольно значительную долю своих боевых вылетов расходовать для действий по наземным целям с очень малой эффективностью и большими потерями [1].

В войну Ил-2 вступил одноместным штурмовиком, вооруженным двумя пушками и двумя пулеметами, располагавшимися в крыльях. Дополнительное вооружение – реактивные снаряды (РС) и 400 кг бомб на внутренней и внешней подвеске. Летчика, мотор и бензобаки защищал 4–8-миллиметровый бронекорпус, а общий вес брони составлял около 700 кг. К бронекоробке, основному силовому элементу самолета, пристыковывались крылья и хвостовая часть фюзеляжа. Последняя первоначально была дюралевой, но ради экономии дефицитного материала ее стали делать из многослойной фанеры. Мощный, 1600-сильный микулинский мотор водяного охлаждения обеспечивал штурмовику скорость у земли 420 км/ч, потолок – 7500 м и дальность полета более 630 км [2].

Но даже с незащищенной хвостовой частью он оставался на редкость живучим самолетом и пользовался большим уважением у летчиков. Это объяснялось особой конструкцией самолета. Если раньше боевую броню навешивали на каркас самолета, то Ильюшин решил броню использовать в качестве самого каркаса, а бронекорпус, который полностью защищал кабину, одновременно служил и защитной капсулой при вынужденных посадках. Есть масса случаев и фотографий, когда самолет при падении или при грубой посадке буквально разваливался на части, но при этом летчик оставался невредим, защищенный бронекорпусом. Поэтому в среднем на самолет Ил-2, на каждого погибшего пилота, приходилось не менее 4-х списанных машин. По мере модернизации машины выживаемость экипажа постоянно увеличивалась. Если в 1941 г. в среднем одна потеря приходилась на 13 боевых вылетов, в 1942 – на 26, то в 1944 – уже на 80. Ну и, соответственно, если в 1941 году Героя Советского Союза можно было получить на штурмовике за 30 успешных боевых вылетов, потом стали давать за 100 вылетов, а в конце войны уже за 150 [3]. С 1941 г. штурмовик стали называть Ил-2.



К началу Великой Отечественной войны было построено всего 250 самолетов Ил-2, из них в авиационные полки, дислоцированные вдоль западной границы, к 22 июня 1941 г. успело поступить всего 18 машин. Боевое крещение штурмовики приняли 1 июля 1941 г. под Бобруйском и Березиной [4].

К концу 1941 г. первая партия этих самолетов была полностью уничтожена или вышла из строя, поскольку самолет военной авиации – это расходный материал и обычно самолет больше одного-двух месяцев в боевых условиях просто «физически» не живет. При интенсивной эксплуатации он просто списывается из-за элементарного износа. Общие потери самолета Ил-2 в годы войны составили: 1941 г. – потеряно 533 самолета; 1942 г. – 1,676; 1943 г. – 3,515; 1944 г. – 3,344; 1945 г. – 1,691. Всего 10 тыс. 759 самолетов, но это только боевые потери, без учета аварийности, без учета списания по износу и других причин. Созданный после эвакуации в конце 1941 г. в Куйбышеве авиационный центр из заводов № 1 и 18 ежемесячно в 1943–1944 гг. поставлял на фронт по 700–750 грозных штурмовиков [3].

Немцы его называли «цемент-бомбер», «бетонный бомбардировщик» из-за того, что его было достаточно сложно подбить, пока на «Мессершмиттах» не появилась 30-миллиметровая пушка «Рейнметал-Борзиг-103», потом 108, которая уже решала вопрос радикально. Некоторое количество Ил-2 попало в распоряжение немецких летчиков-испытателей и конструкторов. Они были доставлены в центр испытаний трофейной техники в Рехлине, и среди людей, которые их облетывали, был Ганс-Вернер Лерхе, который специализировался на советской авиации. По части его лётно-пилотажных качеств немцы оценили Ил-2 довольно высоко, то есть устойчивая, простая в пилотировании машина, но, по их мнению, её тактико-технические характеристики и, в основном, приборное оборудование оставляли желать лучшего. В то же время в том же самом Рехлине немцы устраивали учебные воздушные бои, т. е. один летчик-испытатель летал на «Мессершмитте-109», второй – на Ил-2. И результаты этих испытаний были достаточно ошеломляющие, потому что если за рычагами Ил-2 сидел высококвалифицированный пилот с налетом в тысячи часов, то оказывалось, что разобраться с этой машиной если не невозможно, то крайне сложно. И умозаключение Лерхе относительно Ил-2 было таково, что, слава богу, что у русских нет таких летчиков, как в нашем испытательном центре, иначе наша пехота агонизировала бы [4].

Избавившись от бомб, на нем можно было сражаться с немецкими самолетами, как на хорошем истребителе! Опытный пилот на Ил-2 мог сманеврировать и зайти в хвост атаковавшему его немецкому истребителю Messerschmitt Bf-109! На фронте знали много приемов, с помощью которых Ил-2 мог постоять за себя: например, летчикам рекомендовалось резко сбросить скорость – так, чтобы быстрый истребитель проскочил мимо,

а затем повернуть на него и расстрелять из пушек. При лобовой атаке бронированный штурмовик тоже имел больше шансов, чем Мессер.

У Ил-2 была плохая маневренность. То есть самолет был довольно инертный, с низкой скороподъемностью и с еще худшей горизонтальной маневренностью. Для сравнения, выраж этот самолет делал примерно за 50 с, в то время как истребитель делал его за 20. Соответственно, в маневренном воздушном бою ему абсолютно ничего не светило, но при этом как раз по части управляемости данный самолет считался довольно простым и доступным летчикам самой низкой квалификации. Другое дело, что когда самолет переделали в двухместный, у него сдвинулся назад центр тяжести и из-за изменения центровки он стал более строгим в управлении, но потом это изменили – конструкцию крыла сделали несколько стреловидной, этот дефект исправили. Во всяком случае, по отзывам тех летчиков, которые пересаживались в конце войны с Ил-2 на Ил-10, практически все были единодушны в том, что Ил-2 управлялся проще.

За время Великой Отечественной войны было произведено более 39 тыс. самолетов Ил-2. «Мессершмитт-109» – 35 тыс. Из них около 33 тыс. находились на фронте. Это абсолютный мировой рекорд среди военных самолетов. Для сравнения, всего за годы войны советская промышленность выпустила 138,5 тыс. самолетов всех типов, в том числе боевых – 101,2 [4].

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Докладная записка начальника Военно-воздушных сил Красной армии Я. В. Смушкевича Наркому обороны СССР К. Е. Ворошилову о необходимости создания специального типа самолета-штурмовика от 25 марта 1940 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://sovdoc.rusarchives.ru>. – Дата доступа: 05.03.2019.

2. **Чуев, Ф. И.** Ильюшин [Электронный ресурс] / Ф. И. Чуев. – Режим доступа: <http://militera.lib.ru/bio/chuev/index.html>. – Дата доступа: 03.03.2019.

3. **Алексеев, В.** Советская авиация накануне и в годы Великой Отечественной войны [Электронный ресурс] / В. Алексеев // Авиация и космонавтика. – 2000. – Режим доступа: <https://topwar.ru/98557-aviaciya-v-velikoy-otechestvennoy-voynе-istoriya-bez-protivorechiy-chast-1.html>. – Дата доступа: 10.03.2019.

4. Цена победы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://echo.msk.ru/programs/victory/539082-echo/>. – Дата доступа: 10.03.2019.

